SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 13 minutos)

- La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado da la bienvenida al Director General de la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos, Capitán de Navío retirado don Yamandú Flangini, a quien le habíamos pedido asesoramiento y opinión con relación al proyecto de ley que tenemos a estudio, referido a los porcentajes de tripulación para las embarcaciones, barcos y buques nacionales, que suponemos que el Capitán de Navío conoce. A la vez que reiteramos la bienvenida, le cedemos la palabra, salvo que algún señor Senador quiera intervenir previamente.

SEÑOR MICHELINI.- Quisiera hacer una breve referencia, para que nuestro invitado tenga un poco la idea sobre cuál es el propósito de una temática que, seguramente, él conoce más que nadie en el Uruguay. Nosotros vemos el tema de la siguiente manera. Cuando el país otorga permisos, quien los toma tiene una relación con el Estado; si no la tuviera no podría contar con esos permisos. Uno aspira a que las normas que gobiernen ese buque sean las uruguayas; en consecuencia, existe la necesidad de tener una mayor cantidad de trabajadores uruguayos en esos buques, tanto en aguas territoriales como de altamar; por ejemplo, hemos visto el tema del Viarsa que es un renglón diferente, pero forma parte del problema. En lo personal, prefiero menos cantidad de permisos, pero con la mayor cantidad de uruguayos a bordo.

Otro de los asuntos a considerar es cómo hacemos para que el transporte por Marina Mercante -que no depende de permisos, como ocurre con la pesca o con el dragado, donde el país pone algo y, por lo tanto, pide una contrapartida- que también está incluido en este texto -y hay quienes dicen que convendría separar las temáticas en dos proyectos de ley, porque son diferentes- reciba un estímulo para que pueda dejarle réditos al país.

SEÑOR FLANGINI.- Agradezco a los señores Senadores la invitación que me han formulado y a continuación me gustaría ubicarlos en el tema con la información que corresponde.

Lo que tiene que ver con las tripulaciones de los buques pesqueros, no es competencia de la DINARA. No obstante ello, con mucho gusto puedo aportar la documentación y la experiencia que tengo, ya que durante toda mi vida mi especialidad ha sido las cuestiones marítimas.

En cuanto al proyecto de ley, puedo decir que es similar y busca la misma definición que el presentado en noviembre de 2001 por el Diputado García Pintos -de quien soy primer suplente ya que integro la fórmula con él- en cuya elaboración colaboré. Por medio de esta iniciativa que presentó el mencionado Diputado, proponemos prácticamente lo mismo que el señor Senador Michelini aunque con algunos matices. En nuestro caso, proponemos un cien por ciento de tripulación uruguaya y hacemos un proceso inverso al que realiza el señor Senador, ya que establecemos el cien por ciento y, en el caso de que se justifique, el Poder Ejecutivo podrá admitir tomar un 10% de la tripulación para emplear gente de otras nacionalidades, con la finalidad de trasmitir una experiencia diferente a la que se posea en el país. Quiere decir que uno de los proyectos de ley propone bajar el porcentaje y el otro subirlo, por lo que prácticamente es lo mismo. Determinamos este cien por ciento de tripulación uruguaya porque hay tres leyes que actúan sobre los porcentajes de tripulación.

En lo que tiene que ver con la pesca, la Ley Nº 13.833 -conocida como Ley de Pesca- en su artículo 27 dice que hasta el 50% de la tripulación puede ser de origen extranjero.

Quizás les pueda relatar por qué, ya que en esa época colaboré en la redacción de la ley del entonces Senador Paz Aguirre. En aquellos tiempos -estoy hablando del año 1969- ni siquiera estaba el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, la pesca aquí era absolutamente incipiente y nos faltaba una gran cantidad de volúmenes como para poder tener personal propio y dedicarnos a esa actividad. Por ese motivo la ley preveía ese porcentaje, esperando recibir desde afuera la experiencia que acá faltaba. Reitero que estoy hablando del año 1969, han pasado treinta y tantos años y se supone que eso tiene que haber sido superado. Por lo tanto, si bien la ley fue buena en su momento, quizá hoy no tenga la actualización necesaria y vale la pena -como lo hicimos hace dos años y ahora lo plantea el señor Senador Michelini- propiciar el aumento de ese porcentaje al cien por ciento.

El segundo decreto que incide sobre la pesca es el Decreto Nº 157/997, por el que se integra la Comisión para la Conservación de los Recursos Acuáticos Vivos de las Zonas Antárticas, es decir lo que se conoce por CCRVMA O CAMELAR, según el idioma en que se lea la sigla. Allí se dice que los barcos vinculados a la CCRVMA podían llevar hasta un 10% de tripulación uruguaya, pero nosotros desde un primer momento sostuvimos que ese decreto no se acompasaba con la ley, ya que si ésta establecía el 50% la nueva normativa no podía bajarlo. Sin embargo se aplicó y durante cinco años sucesivos tenía que ir aumentando el 10% hasta llegar al 50% mínimo, como lo determina la Ley de Pesca. En mi opinión, esto tuvo varios errores de aplicación. Primero, no quiere decir que todos los barcos con permiso D categorizados por el Decreto Nº 149/997 como aquellos que pescan fuera de las aguas jurisdiccionales y pueden hacerlo en alta mar, estén afectados a la CCRVMA; los buques afectados a la CCRVMA sí están dentro de la categoría D, pero no todos los buques con permiso D están afectados a ella. Es más, a la mayoría de esos buques nunca se les debió haber aplicado el Decreto Nº 157/997, sino la Ley Nº 13.833. Quiere decir que hubo un error de aplicación, ya que solamente aquellos buques que tuvieran el permiso CCRVMA -permiso especial que va más allá del permiso de pesca- podían tomar el 10%. Aun así, a la fecha y al presentar la ley del cien por ciento, eliminamos ese caso.

Hace más de un año y medio elevamos un proyecto de decreto sustitutivo del Decreto Nº 157 en la condicionante, en primer lugar, de que la Presidencia del CCRVMA Uruguay no esté en el Ministerio de Relaciones Exteriores sino en el Ministerio de Ganadería, Agricultura Pesca, en la DINARA -porque todas las cosas de la pesca tienen que estar centralizadas en un solo lugar y no dispersas por ahí- y en segundo término de que se elimine el artículo 3º donde se establecía el 10%. Reitero que presentamos esto hace ya unos dos años, está en consideración y quizás algún día la ponencia sea recogida.

La tercera ley a la que hacía referencia es la que en cierta forma el señor Senador mencionó y alude a la parte mercante. Acá no tengo más remedio que hablar desde el punto de vista profesional, fuera de la dirección de la DINARA, porque no tengo competencia alguna. Sin embargo, como profesional insisto en que todos nuestros barcos tienen que estar tripulados por el cien por ciento de los trabajadores, dicho esto con el mismo espíritu que marcaba el señor Senador: los lugares de trabajo deben ser ocupados por uruguayos, a menos que aparezca la reciprocidad. Esta existió allá por el año 1974, cuando regía el convenio de transporte por agua con la República Argentina por el que solamente los uruguayos y argentinos podían trabajar entre las costas de ambos países. Sin embargo, ese Tratado fue posteriormente denunciado por la República Argentina y si bien se mantuvieron algunos aspectos, perdió la vigencia en lo esencial. Que yo sepa, no hay ningún país que nos dé reciprocidad en materia de puestos de trabajo en Marina Mercante. Nuestros marinos mercantes de cualquier jerarquía que trabajan en barcos de otra bandera lo hacen por su cuenta y, generalmente, en buques de bandera de conveniencia. Quiere decir que no se trata de reciprocidad, sino de libertad laboral que es propia de los buques que utilizan la bandera de conveniencia. Por lo tanto, si no hay ninguna paz que diga cuál es el problema de la reciprocidad, insisto en que el cien por ciento de las reservas deben corresponder al trabajador uruguayo.

¿Qué es lo que puede pasar? Al respecto he escuchado opiniones diferentes. En el caso de un trabajo a ser realizado en jurisdicción uruguaya donde se utilicen naves de tercera bandera que son de propiedad de determinada empresa, es posible que mediante una licitación de carácter público con intervención internacional se obtengan mejores precios y, por lo tanto, más beneficios para el Estado uruguayo. Puedo estar de acuerdo o no con esta posición, pero también entiendo que podría incluirse en la ley una excepcionalidad para el caso de que por licitaciones o trabajos contratados por el Estado, simplemente para él y no para privados, se utilicen esos servicios por ser más convenientes o por las razones que se pudieran explicitar. En esta hipótesis no tendría reparos en que viniera el barco de tercera bandera con el personal que normalmente tiene abordo, ya que se trata de un trabajo contratado, pero no ocurre lo mismo cuando se habla de transportes de carga. Digo esto, por ejemplo, en el caso de prospecciones de hidrocarburo, para lo cual vienen barcos con maquinaria especial y es lógico que no cambien la bandera por un contrato de uno o dos meses. Insisto en que en ese caso es natural que se trabaje con el personal del propio barco, ya que no están sacando trabajo a nuestra gente al tratarse de una función específica y una tarea contratada. En consecuencia, la ley podría prever esa excepcionalidad.

En lo que tiene que ver con el uso normal de las rutas navegables correspondientes a nuestro país, pienso que corresponde que el cien por ciento de los trabajadores sean uruguayos porque no existe ninguna reciprocidad -al menos que yo conozca- y porque se trata de una tarea habitual que no presenta ninguna dificultad.

En definitiva, estos son los aspectos que quería mencionar, algunos de los cuales están muy vinculados con la pesca y otros con la navegación comercial.

Es cuanto quería manifestar.

SEÑOR MICHELINI.- Realmente son muy importantes las palabras de nuestro visitante, máxime cuando legisladores de varios partidos empezamos a convenir para defender, dentro de lo posible, el trabajo nacional.

De todos modos, se me plantean algunas inquietudes que apuntan a saber cuánto podemos mejorar el trabajo que hemos presentado. En ese sentido estamos de acuerdo con que en aguas jurisdiccionales o fuera de ellas, los barcos para la pesca deben tener el cien por ciento de personal uruguayo; incluso con ello nos hubiéramos evitado todo el problema del Viarsa I. A su vez, por razones justificadas el Poder Ejecutivo podrá habilitar una excepción, llegado el caso, a efectos de que no siempre sea necesaria una ley, y esto mismo deberíamos preverlo para el caso de la Marina Mercante. Con respecto a las concesiones o contratos cuando vienen a hacer trabajos específicos, nosotros votamos una norma que obliga a los buques que ingresan a tener bandera nacional. Puede ser que la Cámara de Representantes recoja alguna excepción por algún trabajo corto, pero las posibilidades de negociación en el Senado no existían.

Entonces, me surgen dos preguntas. En primer lugar, cuando se trata de transporte de pasajeros puede suceder que el transportista quiera tener la bandera nacional, pero en la medida que transporta pasajeros entre el Uruguay y la Argentina, este otro país puede hacer reclamos y empezar a poner trabas.

Por otro lado, cuando se trata de Marina Mercante que no navega por esta zona sino que ha tomado al Uruguay como bandera de conveniencia -más allá de que hay otras más convenientes, que dejan hacer cualquier cosa- la cantidad de trabajadores uruguayos es muy pequeña; tal vez sea mejor exigir el cien por ciento y perder esos dos o tres buques, puesto que se trata de embarcaciones que prácticamente no tocan puerto uruguayo ni tienen identidad con el país. A lo mejor hay una forma de encararlo de manera de conservar alguno de esos buques, pero elevando la cantidad de personas.

En definitiva, me preocupa el tema del transporte fluvial de pasajeros así como conocer cómo podría verse afectada la actividad de aquellos buques comprendidos en el literal D), sobre todo para que la Comisión cuente con la información.

SEÑOR FLANGINI.- Voy a comenzar con el tema del transporte de pasajeros. El buque de pasajeros de bandera uruguaya tiene todo el derecho de tener el cien por ciento de tripulación nacional; no creo que exista posibilidad de reclamo de ningún país porque la línea sea hacia ese otro país. Yo fui fundador de Buquebus -aunque a los tres o cuatro años lo tuve que vender por malas relaciones con los asociados- y allí el personal era uruguayo. Es más: cuando un barco de igual línea pero de bandera argentina hacía el cruce, no dejaba subir a ningún uruguayo. A pesar de que en los nuestros -luego de que yo me fui- sí suben argentinos, en los barcos argentinos no hay forma de que suba ningún uruguayo, por lo que no existe la reciprocidad. Entonces, tranquilamente se puede establecer que en los barcos uruguayos tienen que ser todos uruguayos.

SEÑOR MICHELINI.- Creo que es muy importante el dato que se está dando.

En estos transportes fluviales de pasajeros, las personas que están en el free shop o que trabajan en el sector de cosméticos -por citar algún ejemplo- ¿se toman como personal de tripulación, o son contratados por fuera por los propios comercios?

SEÑOR FLANGINI.- Si están en el rol, son parte de la tripulación. Normalmente, en los barcos se otorgan concesiones para explotar la cantina, el restaurante y el free shop, pero el personal, al embarcar y entrar en el rol, es parte de la tripulación, están

regulados por las mismas disposiciones legales y tienen los mismos requerimientos; incluso, dependen del propio Capitán. Entonces, por ese lado no tiene por qué haber variación de la nacionalidad.

El otro tema al que se refería el señor Senador es el de los barcos del literal D), que son aquellos que pescan fuera de aguas jurisdiccionales. Normalmente, en el permiso de pesca se dice que estos barcos deben pescar fuera de las aguas jurisdiccionales, fuera de la zona común de pesca con la República Argentina -de acuerdo con el Tratado de Límites del Río de la Plata- y fuera de las áreas del CCRVMA o del ICCA, según la especie a la que vaya y la Convención a la que el país haya adherido. Esos barcos tienen expresamente prohibido el resto del altamar. La presencia de la bandera uruguaya en áreas del altamar marca, más que nada, el antecedente de la participación, de la pesca y de la actividad. Si mañana saliera una Convención similar a la del pez espada y los túnidos -como es el ICCA, a la que nosotros pertenecemos- para la especie merluza negra, que es de la que se está hablando ahora, dicha Convención nos otorgaría cupo, siempre y cuando nuestros antecedentes tuvieran volúmenes. Por lo tanto, es preciso marcar presencia en cualquier parte del mundo por nuestra pesca y con la bandera uruguaya para, primero que nada, sentar el precedente.

Por otra parte, la pesca de la merluza negra en el Uruguay, en aguas de altamar -no en las del CCRVMA- habilitó el año pasado una exportación de U$S 42:000.000, y en el corriente estamos ya en una exportación de alrededor de U$S 15:000.000. No soy economista y no sabría decir exactamente cuál es el rendimiento final de una exportación, pero como ciudadano viejo, sé que todo el mundo se preocupa mucho por los volúmenes de exportación, porque eso es lo que da réditos al Estado.

Con respecto al hecho de que no se haya aplicado directamente el porcentaje de tripulación, desearía que se consultara a la autoridad competente, porque no me corresponde esa área. En realidad, no sé por qué no se embarcó el 50% de tripulación uruguaya, como se tenía que haber hecho. Es posible que para ello hubiera razones que desconozco, pero la oportunidad de trabajo de por lo menos el 50% siempre figuró en todo tipo de permiso, y actualmente somos partidarios de que ese mínimo se aumente al cien por ciento. Obviamente, si no hubiera tripulantes uruguayos interesados en esas pesquerías, éstas no se van a paralizar, y en ese caso se habilitaría la posibilidad de que embarcaran personas extranjeras; pero mientras haya uruguayos interesados, es mejor que se los incorpore en lugar de los extranjeros.

Por otra parte, el país pierde mucho si deja de lado los permisos, porque lo que en realidad está abandonando es la posibilidad de sentar precedente. Obsérvese que en el ICCA nosotros tenemos una cuota asignada, de la cual rescatamos más de U$S 10:000.000, y quiero recordar a los señores Senadores que simplemente por no asistir a una reunión por falta de rubros, el año pasado perdimos 80 toneladas, lo que supone una cifra de casi U$S 1:000.000. Esto es así porque otros países han aumentado desmesuradamente la captura, incluso a través de barcos contratados, para determinar que ellos como pueblo necesitan esa cantidad y tipo de pez. Precisamente, en algún caso se aumentó el cupo de 2.000 a 4.000 toneladas, lo que, sin duda, nos provoca un perjuicio. Si el Uruguay no interviene en un lugar que es patrimonio común de la humanidad -la riqueza, en definitiva, lo es- los más perjudicados vamos a ser nosotros.

En otro orden, cuando se me plantearon denuncias acerca de personal que embarcaba sin aportar al Banco de Previsión Social, más allá de que, insisto, no es la DINARA la institución que tiene competencia sobre la parte laboral, igualmente me interesé e investigué en el ámbito del Banco de Previsión Social a las empresas involucradas, operación que puede repetirse. Como resultado de dicha investigación, pude saber por parte del propio Banco de Previsión Social que no había ninguna empresa que no aportara, ya sea por los tripulantes uruguayos como por los extranjeros.

SEÑOR MICHELINI.- Entonces, las empresas uruguayas tributan al Banco de Previsión Social por todos los tripulantes, tanto uruguayos como extranjeros.

SEÑOR FLANGINI.- Así es, señor Senador.

Por otro lado, las empresas a las que se les otorgan permisos de pesca -me refiero a las de todas las categorías- deben estar registradas de acuerdo con la legislación uruguaya. Es decir, acá no hay ninguna extranjera, si bien en algunos momentos la prensa se ha confundido y ha hablado de empresas extranjeras. Son todas empresas registradas por el proceso legislativo del Uruguay. Se me podrá decir que detrás de ese representante hay un extranjero, a lo que contestaría que eso sería posible, sí, pero también detrás de la forestación y de los bancos, por ejemplo, hay extranjeros que son inversores. En la pesca sucede lo mismo que en otras actividades, y no creo que haya nada defectuoso en ello.

En realidad, la presencia de los extranjeros a bordo podría haber sido bien recibida si se hubiera tratado de un 50%. Si son más, entonces ahí existe algún problema -que en realidad desconozco- pero allí habría más extranjeros de los que tendría que haber. Reitero que podía haber perfectamente hasta un 50 % de extranjeros, porque así lo prevé la Ley Nº 13.833 en su artículo 27.

El hecho de que una nave cometa irregularidades muy graves, como ha ocurrido en este caso, no debe desalentarnos al punto de llegar a creer que tenemos que barrer con todo un sistema. No es así; lo que debemos hacer es barrer con el delincuente, porque el sistema sirve a los orientales y está para el desarrollo, para dar oportunidades de trabajo y para permitir que entren divisas al país mediante las exportaciones.

Sabido es que hay muchos barcos que se dedican a la merluza negra, y lo hacen aquí, en el Uruguay; hay algunos que no, pero la mayoría sí lo hace. Sin embargo, la cifra relativa a los barcos que desembarcan o que no desembarcan en el Uruguay, no es de un volumen importante. El desembarco es el movimiento, por ejemplo, de un contenedor, con lo que llamamos una mano, que es un grupo de ocho hombres que trabajan en el desembarco, que colocan el contenedor en un camión y se van. Esto, en el volumen de los millones de dólares que se recaudan por exportación, realmente no tiene trascendencia, pues no debe sobrepasar los U$$ 5.000. Por eso digo que no tiene trascendencia.

Cuando el barco desembarca la carga en un puerto extranjero, obligatoriamente van inspectores de la DINARA que deben librar los certificados correspondientes para que ese pescado pueda ser vendido en el comercio internacional. ¿Por qué? Ante todo, porque el país está registrado como expedidor de documentos a través de la Unión Europea y de los Estados Unidos y también porque, dentro del país, es precisamente la DINARA la que tiene la competencia en cuanto a los certificados de sanidad, higiene y calidad, que son los que permiten a los empresarios comercializar esa pesca. Aclaro que aquí estoy hablando de todas las categorías. Esto

es, un poco, lo que hace el LATU y podemos decir que, justamente, la DINARA es uno de los pocos organismos que, además del LATU, tienen la posibilidad de encargarse de determinada certificación que es la que permite la comercialización.

En definitiva, a veces sucede que no lo que se ve afuera es cierto. Entonces, por nuestra parte, en cierto aspecto somos partidarios de mantener toda actividad que dé ganancias para el país, que genere mano de obra y creemos que la misma no puede ser interferida por la actitud delictiva o inadecuada de individuos. Así pues, tenemos previsto cuál será nuestra actitud para con aquellos que perjudiquen el trabajo de los uruguayos y la imagen del Uruguay. Si podemos comprobar este tipo de hechos, realmente los causantes lo pasarán muy mal.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera formular tres preguntas al Capitán de Navío, porque ya, de alguna manera, en su exposición me ha contestado otras interrogantes que tenía para hacerle.

En verdad, he leído con mucho detenimiento la versión taquigráfica de la reunión de la Comisión de Asuntos Internacionales de la Cámara de Representantes a la que asistió el Capitán de Navío retirado Flangini, y debo decir que me quedó una duda que quería plantear ahora.

Cuando un barco pesquero desembarca en otro puerto la mercadería, y ella es exportada a otro lugar, ¿esa exportación es uruguaya?

SEÑOR FLANGINI.- Así es.

SEÑOR PRESIDENTE.- Perfecto. Entonces, esos dólares entran al país.

SEÑOR FLANGINI.- Es verdad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como hubo un debate en la Comisión de Defensa Nacional en el que hicimos preguntas sobre este tema al señor Ministro, en algún momento se alegó que, a veces, en estos buques del literal D) no hay tripulantes, es decir, no hay gente que quiera subirse por lo duro del trabajo. En ese caso, creo haber entendido de su exposición que si no hay uruguayos que quieran integrar la tripulación, tampoco se va a impedir que ese barco salga a la pesca.

El señor Ministro de Defensa Nacional, que fue convocado por el tema del Viarsa, conocía una cantidad de preguntas y vino preparado para contestarlas, pero hubo otras que aparecieron después y él no estaba preparado para dar las respuestas. Incluso, él lo dijo y nosotros aceptamos que fuera así. Lo que sí expresó fue que la Prefectura, la Armada Nacional y el Ministerio de Defensa Nacional no tenían que ver con el tema del porcentaje de la tripulación, del armado del barco, es decir, de vigilar que se cumpliera el porcentaje que la ley manda.

SEÑOR FLANGINI.- No puedo contestar por el señor Ministro de Defensa Nacional; yo sé lo que dicen las leyes y la ley dice que el 50 % de la tripulación puede ser uruguaya. Por otro lado, hay otra ley que dice que el control de la parte marítima o de las tripulaciones lo lleva a cabo la autoridad marítima del país. Por lo tanto, una cosa trae la otra y cada uno debe saber lo que tiene que hacer. Personalmente, sé que la DINARA no tiene que ver con las tripulaciones, porque no hace ni recibe roles. Yo no sé quiénes van en los barcos; lo que nosotros damos es el permiso de pesca. Pero sí hay otra autoridad que es la que sabe quién va en los barcos, que es, justamente, la que hace los roles.

Otra confusión que a veces también se tiene es creer que en aquellos decretos o leyes que refieren a la pesca están incluidos artículos como éste de la Ley de Pesca, Nº 13.833, o en el Decreto Nº 157/997, que refiere al 10 %, o en el 149/997, que habla de las tripulaciones, y que esa ley la debe cumplir la DINARA. No es así; esa ley es para todos y la DINARA cumplirá lo que tenga que cumplir; el Banco de Previsión Social hará lo propio y la otra autoridad, también. La DINARA va a cumplir lo que tenga que ver con la pesca, es decir, las competencias que nacen de la Ley Nº 14.484, que le dice a esta Dirección lo que tiene que hacer que, justamente, nada tiene que ver con eso. Es más; hay otra ley que fijaba el porcentaje de la tripulación y la relación de ésta con los empresarios, tema por el que me convocaron a la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Representantes. En esa oportunidad le dije a la Presidenta de la Comisión que agradecía que me hubieran llamado, pero en el decreto decía: "todo lo cual hará la autoridad marítima y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social". Por lo tanto, allí no aparecía esta Dirección y no entendía por qué me habían llamado.

Reitero que la DINARA no tiene competencias en la parte de tripulación, sino en los controles y en la administración de los recursos y en la parte de otorgamiento de permisos. En la primera etapa, en la que se presentan los proyectos, la DINARA los estudia y analiza utilizando todos los medios técnicos de que dispone, y si el proyecto está correcto y cumple con lo que establece la ley, se eleva para la aprobación del Poder Ejecutivo. Mientras no se otorga la aprobación definitiva por parte de éste, la DINARA debe otorgar permisos provisorios y precarios de sesenta días cada vez, tal como lo establece la ley.

SEÑOR MICHELINI.- El Capitán de Navío Flangini ha sido muy preciso en sus términos, pero quisiera plantear algo. Lo que voy a preguntar no corresponde al cargo, porque quedó claro que son otros los organismos de competencia, pero teniendo en cuenta su experiencia y que brindó asesoramiento con respecto a algunas inquietudes que se plantearon, me parece que cabe la pregunta.

Con respecto, nuevamente, al tema del personal, es claro, en todos los aspectos, que hay que tratar de ir al máximo posible y en ese sentido las mayorías parlamentarias se pueden conseguir. Pero si se pusiera 90 % o 100 %, independientemente de que en estas circunstancias el Poder Ejecutivo pudiera tener una válvula de escape, ¿se afectaría la pesca en ultramar?. Pregunto esto incluso en la situación de que se diera equis meses para que algunos barcos que ya tienen permiso, lo vayan regularizando. Es decir, ¿se afectaría nuestra ecuación de pesca de ultramar?

SEÑOR FLANGINI.- No encuentro motivo para que se pueda afectar, porque esos barcos no son de bandera conveniente, sino que los barcos uruguayos son de bandera seria, que cumple con todas las legislaciones. Si esos barcos están cumpliendo con la legislación, tal como se los obliga, no tendrían por qué verse afectados. Ahora bien, si se me dice que no se conseguirían todos uruguayos, ahí sí estoy de acuerdo con la excepcionalidad de que se embarque el que pueda ya que no se debería parar un barco porque no se consiguió una tripulación. Estos barcos aportan al Banco de Previsión Social y cumplen con los convenios laborales - esto es lo que tienen que hacer todos los barcos, sean de la nacionalidad que sean- porque están bajo la legislación uruguaya al cien por ciento; por eso son barcos serios e, incluso, llevan observadores. Entonces, no veo por qué se van a ver afectados; en

todo caso, habría que preguntarse si se trata de una bandera de conveniencia, donde a determinado personal de abordo tomado de algún tercer país le damos un poco de arroz y alguna lata de "corned beef" y con eso arreglamos el tema. Pero aquí hay una legislación vigente mediante la cual hay que pagarle a la gente lo que la legislación dice, con todos los elementos que en ella se establecen. Estos barcos tienen que cumplir con todo; por algo yo pregunté en el Banco de Previsión Social si se cumplía, si no aparecería una figura que distorsionara nuestra bandera, pues ésta no admite ninguna diferencia.

SEÑOR MICHELINI.- Si la voluntad fuera de subir la cantidad de personal al 90% o al 100%, ¿habría que hacer alguna transición?

SEÑOR FLANGINI.- No, ninguna. Al empresario que no le guste que trabajen uruguayos con él, a lo mejor se va, pero la bandera uruguaya es la bandera del país y no está para gusto y satisfacción personal de cada uno de los que la asumen. Es lo mismo que ocurre en la forestación, donde se ha establecido que trabajen solamente operarios uruguayos y no de otro país vecino; en ese caso, si el empresario se quiere ir, que se vaya, pero están aquí para que trabajen los uruguayos y no para que lo hagan los demás. No creo que haya atenciones privilegiadas o preferentes por uno u otro; la legislación es bien clara respecto a quién tiene que trabajar. Entonces, esa afectación no creo que exista.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Capitán de Navío retirado Yamandú Flangini y su asesoramiento para evacuar las dudas que tenía esta Comisión.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 14 y 53 minutos)